



قشم در تله پروژه‌های نیمه تمام

تهار سانه مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی در ایران و جهان



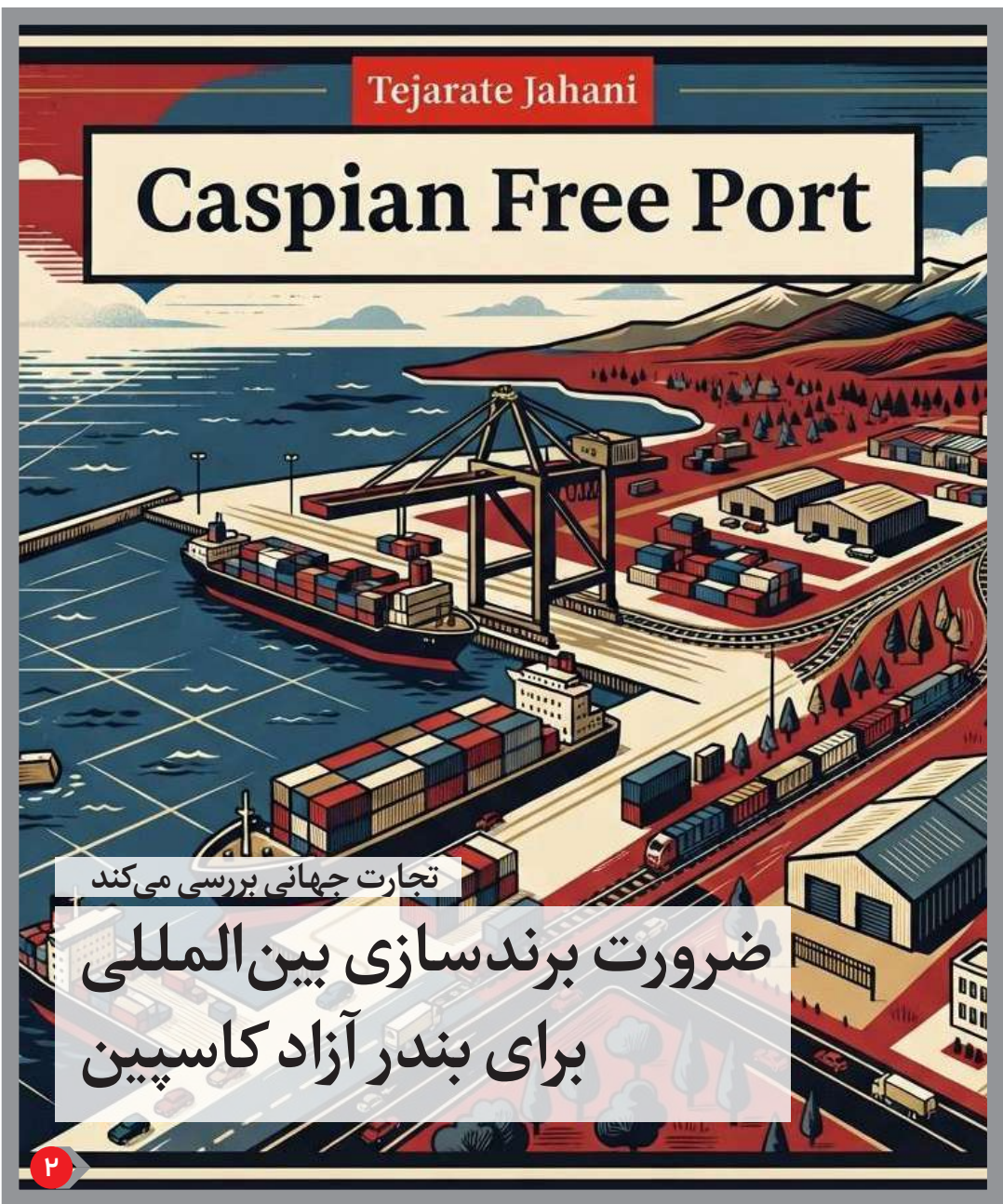
یکشنبه ۲۵ مرداد ۱۴۰۵ | سال ششم | شماره ۱۹۱ | ۴ صفحه | قیمت ۴۰۰۰۰۰ تومان

روزنامه الکترونیکی

info@TejarateJahani.Com

16-08-2026

www.TejarateJahani.Com



منطقه آزاد ماکو یکسال با حکم اکسپایر شده مدیرعامل!

۳

تجارت جهانی گزارش می کند اینچئون میان توسعه و تردید

۳



۳

ظرفیت مازندران، قربانی ضعف زیرساخت



۲

اردبیل و معمای سرمایه های بلا تکلیف



۴

بین الملل

شنژن؛ ویتترین رشد بدون تضمین

تجارت جهان شنژن در آستانه میزبانی اجلاس APEC ۲۰۲۶، با رشد تجارت خارجی، توسعه فناوری های پیشرفته و گسترش پیوندهای اقتصادی با آسیا-اقیانوسیه بار دیگر در کانون توجه قرار گرفته است؛ اما پشت این تصویر موفق، پرسش هایی درباره وابستگی رشد به صادرات، تشدید رقابت تجاری و فاصله میان قدرت صنعتی و تقاضای داخلی چین باقی مانده است.

شنژن بار دیگر خود را به عنوان یکی از مهم ترین ویتترین های اقتصاد چین معرفی می کند. این شهر قرار است در ۱۸ و ۱۹ نوامبر میزبان نشست سران اقتصادی APEC باشد؛ رویدادی که برای پکن فرصتی برای نمایش ظرفیت های صنعتی، فناوری و تجاری چین محسوب می شود. در همین حال، تجارت شنژن با اقتصادهای عضو APEC در نیمه نخست سال ۲۰۲۶ با رشد ۳۳ درصدی به حدود ۱.۹۸ تریلیون یوان رسیده و ۶۸.۰۸ درصد از کل تجارت خارجی شهر را تشکیل داده است. این ارقام در نگاه نخست از یک موتور اقتصادی قدرتمند حکایت دارند؛ اما مسئله مهم ترین است که این رشد تا چه اندازه پایدار است. شنژن در سال های اخیر از یک مرکز تولید و صادرات کالاها الکترونیکی به قطب هوش مصنوعی، رباتیک، خودروهای برقی، پهپادها و صنایع پیشرفته تبدیل شده است. اکنون نیز قرار است همین ظرفیت ها در حاشیه اجلاس APEC به نمایش گذاشته شود. با این حال، اتکای فزاینده اقتصاد چین به صادرات، همزمان یک نقطه قوت و یک آسیب پذیری است. داده های اخیر نشان می دهد صادرات چین در ژوئیه ۲۴ درصد همچنان وجود دارد. بر اساس تحلیل رویترز، صادرات چین در ژوئیه ۲۴ درصد افزایش یافته، اما رشد اقتصادی سه ماهه دوم ۴.۳ درصد بوده و ضعف مصرف داخلی همچنان یک چالش محسوب می شود. برای شنژن، این تناقض اهمیت بیشتری دارد. شهری که بخش مهمی از قدرت اقتصادی خود را از تجارت خارجی، زنجیره تأمین جهانی و شرکت های فناوری گرفته است، نمی تواند نسبت به تغییر سیاست های تجاری شرکای خود بی تفاوت باشد. افزایش محدودیت های فناوری، تعرفه ها و تلاش آمریکا و برخی اقتصادهای غربی برای کاهش وابستگی به زنجیره های تأمین چین، می تواند هزینه حضور جهانی شرکت های شنژن را افزایش دهد. در همین شرایط، شهر تلاش می کند بازارهای جدیدی در آسیا پیدا کند. بازگشت پرواز مستقیم شنژن به جاکارتا پس از هفت سال و توسعه ارتباطات تجاری با اقتصادهای جنوب شرق آسیا بخشی از همین راهبرد است.

اما انتقاد اصلی اینجاست که موفقیت شنژن نباید صرفاً با تعداد قراردادها، رشد صادرات یا نمایش فناوری های جدید سنجیده شود. اگر رشد صنعتی با تقویت مصرف داخلی، کاهش آسیب پذیری در برابر تنش های تجاری و ایجاد دسترسی واقعی تر شرکت ها به بازارهای جهانی همراه نشود، حتی یک اقتصاد پیشرفته نیز می تواند در برابر شوک های خارجی آسیب پذیر بماند.

به عبارت دیگر

خلیج فارس و آزمون توسعه

فاصله میان ظرفیت های تعریف شده و زیرساخت های قابل اتکاست. صنایع فولادی و معدنی برای ادامه فعالیت به برق، گاز، آب و حمل و نقل پایدار نیاز دارند و هر اختلال در این زنجیره مستقیماً تولید و صادرات را تحت تأثیر قرار می دهد.

در همین حال، گزارش های اخیر درباره صنعت فولاد نیز نشان می دهد توسعه ظرفیت بدون تأمین انرژی، آب و زیرساخت می تواند به کاهش بهره وری و حتی هدررفت سرمایه گذاری منجر شود. این هشدار برای منطقه ویژه خلیج فارس جدی تر است؛ زیرا تمرکز واحدهای انرژی بر در یک محدوده، فشار بر شبکه های زیرساختی را افزایش می دهد. از سوی دیگر، تجربه سال های گذشته نشان می دهد وعده سرمایه گذاری و تعریف پروژه به تنهایی نمی تواند شاخص موفقیت یک منطقه صنعتی باشد. در این منطقه، طی سال های گذشته پروژه های متعددی در حوزه های فولاد، فروآلیاژ، نیروگاه و صنایع پایین دستی مطرح شده است، اما معیار اصلی باید میزان پروژه های به بهره برداری رسیده و اثر واقعی آنها بر تولید، اشتغال و صادرات باشد.

اکنون علی کمالی در شرایطی مدیریت منطقه را در دست گرفته که انتظار از این مجموعه فراتر از اداره روزمره است. سابقه او در مدیریت اقتصادی و قائم مقامی سازمان منطقه آزاد قشم می تواند در حوزه جذب سرمایه و مدیریت مناطق اقتصادی یک امتیاز باشد، اما نتیجه نهایی زمانی مشخص خواهد شد که این تجربه به حل مسائل واقعی تولید تبدیل شود.



فاطمه انصاری

دکترای اقتصاد و روزنامه نگار

تجارت جهان تغییر مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس در شرایطی رقم خورده که این قطب صنعتی برای عبور از گلوگاه های انرژی، آب، حمل و نقل و جذب سرمایه، بیش از همیشه به تصمیم های اجرایی و توسعه زیرساخت نیاز دارد؛ بنابراین آزمون مدیر جدید، نه در تغییر عنوان ها، بلکه در سرعت بخشیدن به پروژه های نیمه تمام و رفع موانع تولید خواهد بود. منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس بار دیگر در کانون توجه قرار گرفته است؛ این بار نه به دلیل افتتاح یک پروژه بزرگ، بلکه با تغییر مدیریت. علی کمالی با حکم رئیس هیات عامل ایپیدرو به عنوان مدیرعامل جدید این منطقه منصوب و جایگزین محمدرضا پیرحسینلو شد که از سال ۱۴۰۲ این مسئولیت را بر عهده داشت.

این جابه جایی مدیریتی در منطقه ای رخ می دهد که به دلیل موقعیت بندری، دسترسی به شبکه ریلی و جاده ای و استقرار صنایع فولادی، معدنی و انرژی بر، یکی از مهم ترین نقاط صنعتی کشور محسوب می شود. اما همین مزیت ها زمانی به مزیت اقتصادی واقعی تبدیل می شوند که زیرساخت ها با سرعت توسعه صنایع حرکت کنند؛ موضوعی که طی سال های گذشته همواره یکی از چالش های اصلی این منطقه بوده است. مسئله اصلی منطقه ویژه خلیج فارس کمبود ظرفیت صنعتی نیست؛ مشکل،

سرمایه خارجی پشت دیوار ریسک

بنابراین ارزیابی عملکرد سیاست گذار نباید فقط بر اساس تعداد مجوزها و رقم سرمایه های مصوب انجام شود.

از سوی دیگر، ایران همچنان با ریسک های جدی برای سرمایه گذاران بین المللی مواجه است؛ از محدودیت های بانکی و تحریم ها گرفته تا نوسانات ارزی، تغییر مقررات، دشواری انتقال پول و ضعف پیش بینی پذیری اقتصادی. حتی در شرایطی که فضای سیاسی و تحریمی بهبود پیدا کند، بدون اصلاحات داخلی نمی توان انتظار داشت سرمایه گذار خارجی صرفاً به دلیل جذابیت بازار ایران وارد شود.

آمارهای بین المللی نیز فاصله ایران با رقبای منطقه ای را نشان می دهد. براساس داده های بانک جهانی، خالص ورود سرمایه گذاری مستقیم خارجی به ایران در سال ۲۰۲۴ حدود ۱.۴۵ میلیارد دلار بوده است. این رقم در مقایسه با ظرفیت بازار، جمعیت، منابع طبیعی و موقعیت ترانزیتی ایران، چندان قابل توجه نیست.

از این منظر، رقابت اصلی ایران برای جذب سرمایه خارجی نه در صدور مجوز بیشتر، بلکه در کاهش هزینه و ریسک سرمایه گذاری است. سرمایه گذار به دنبال بازاری است که بتواند در آن برای چند سال آینده برنامه ریزی کند، سود خود را منتقل کند و نسبت به قواعد بازی اطمینان داشته باشد.

بنابراین افزایش طرح های مصوب را باید یک نشانه مثبت، اما نه یک دستاورد نهایی دانست. اگر ایران می خواهد سرمایه خارجی به موتور رشد تبدیل شود، باید از اقتصاد مجوزمحور عبور کرده و به سمت اقتصاد اعتمادمحور حرکت کند؛ اقتصادی که در آن ثبات مقررات، دسترسی بانکی، امنیت قراردادهای و امکان پیش بینی آینده، به اندازه مشوق های مالی اهمیت داشته باشد.



حسام الدین عقیانی

عضو تحریریه تجارت جهانی

تجارت جهان سرمایه گذاری خارجی در ایران در حالی در ماه های اخیر با افزایش تعداد طرح های مصوب همراه شده که فاصله میان «تصویب سرمایه» و «ورود واقعی پول» همچنان یکی از چالش های جدی اقتصاد کشور است؛ مسئله ای که نشان می دهد صرف اعلام ارقام میلیارد دلاری، به تنهایی نشانه بهبود محیط سرمایه گذاری نیست.

سرمایه خارجی برای اقتصادی مانند ایران فقط یک منبع تأمین مالی نیست؛ می تواند فناوری، بازار صادراتی، دانش مدیریتی و زنجیره تأمین بین المللی را نیز وارد کشور کند. با این حال، آمارهای رسمی و روندهای موجود نشان می دهد که میان ظرفیت اقتصادی ایران و میزان سرمایه ای که در عمل جذب می شود، فاصله قابل توجهی وجود دارد.

بر اساس گزارش های منتشرشده، در چهار ماه نخست سال ۱۴۰۵ بیش از ۲۰۵ طرح سرمایه گذاری خارجی به ارزش حدود ۱.۶ میلیارد دلار در هیأت سرمایه گذاری خارجی تصویب شده است. در تیرماه نیز ۵۵ طرح به ارزش ۱۷۸ میلیون دلار به تصویب رسید. این طرح ها حوزه هایی مانند صنعت و معدن، انرژی های تجدیدپذیر، کشاورزی، غذا و دارو، حمل و نقل و ارتباطات را دربر می گیرد. اما مسئله اصلی اینجاست که «سرمایه مصوب» الزاماً به معنای «سرمایه واردشده» نیست. تصویب یک پروژه، مرحله ای اداری و حقوقی است و موفقیت واقعی زمانی اتفاق می افتد که سرمایه وارد کشور شود، پروژه به مرحله اجرا برسد، اشتغال ایجاد کند و در نهایت ارزش افزوده و درآمد صادراتی به همراه داشته باشد.



فاطمه انصاری

دکترای اقتصاد و روزنامه نگار

تجارت جهان

در ساحل جنوبی بزرگ‌ترین دریاچه جهان، جایی که موج‌های خزر به اسکله‌های تازه ساخته‌شده می‌خورند، مجتمع بندری کاسپین در منطقه آزاد انزلی قرار دارد. این بندر که بزرگ‌ترین زیرساخت بندری ایران در دریای خزر محسوب می‌شود، با ظرفیت نهایی حدود ۱۱ تا ۱۵ میلیون تن و برنامه‌های توسعه تا بیش از ۲۰ میلیون تن در ترکیب با بندر انزلی، می‌تواند یکی از حلقه‌های حیاتی کریدور شمال-جنوب و تجارت اوراسیا باشد. با این حال، در نقشه ذهنی بسیاری از تجار روس، قزاق، ترکمن و حتی سرمایه‌گذاران چینی و اروپایی، هنوز نامی روشن و متمایز ندارد. این شکاف میان ظرفیت فیزیکی و شناخت بین‌المللی، دقیقاً همان نقطه‌ای است که برندسازی نه یک انتخاب لوکس، بلکه یک ضرورت استراتژیک می‌شود.

بندر کاسپین، که ساخت آن از اواخر دهه ۱۳۸۰ آغاز شد و اسکله‌های اولیه آن در سال ۱۳۹۶ به بهره‌برداری رسید، امروز با اتصال ریلی به شبکه سراسری، رشد قابل‌توجهی در عملیات تخلیه و بارگیری تجربه کرده است. گزارش‌های رسمی نشان می‌دهد صادرات از این بندر در دوره‌های مختلف رشد‌های چند صد درصدی ثبت کرده و حجم عملیات در برخی مقاطع بیش از ۵۰ درصد افزایش یافته است. موقعیت جغرافیایی آن در مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، نزدیکی به بازارهای کشورهای حاشیه خزر و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، و برخورداری از معافیت‌های قانونی مناطق آزاد، همگی امتیازات ساختاری قدرتمندی هستند. با این وجود، این مزیت‌ها بدون یک هویت بصری، روایی و ارتباطی منسجم، همچنان پراکنده و کم‌اثر باقی می‌مانند.

برندسازی بین‌المللی برای یک بندر، فراتر از طراحی لوگو یا شعار تبلیغاتی است. آن‌گونه که تجربه بندار موفق جهان نشان می‌دهد، برند یک بندر در واقع وعده قابل‌اعتماد بودن، سرعت، شفافیت و اتصال‌پذیری است که در ذهن بازیگران زنجیره تأمین جهانی حک می‌شود. بندر روتردام با هویت «دروازه اروپا»، سنگاپور با تصویر «هاب لجستیکی آسیا» و جبل علی با برند

گزارش کوتاه

ظرفیت مازندران، قربانی ضعف زیرساخت



می‌دهد رشد تقاضا و توسعه فعالیت‌های اقتصادی بدون تقویت متناسب شبکه انرژی می‌تواند به یک گلوگاه جدی تبدیل شود. از سوی دیگر، مسئولان از ورود حدود ۵۰۰ مگاوات برق جدید به شبکه استان سخن گفته‌اند؛ اقدامی مثبت، اما همچنان نیازمند تداوم سرمایه‌گذاری برای جلوگیری از تبدیل بحران انرژی به مانعی برای تولید است. مشکل مازندران فقط کمبود زیرساخت نیست. خود استاندار نیز از گلابه مردم نسبت به بی‌عدالتی و رانت‌های اقتصادی سخن گفته است. این موضوع برای استانی که می‌خواهد سرمایه‌گذار جذب کند، اهمیت زیادی دارد؛ زیرا سرمایه‌گذاری صرفاً با ارائه فهرستی از فرصت‌ها اتفاق نمی‌افتد و بیش از هر چیز به شفافیت، ثبات تصمیم‌گیری و کاهش بروکراسی نیاز دارد. از سوی دیگر، ظرفیت‌های واقعی استان همچنان قابل توجه است. توسعه تجارت کشاورزی با کشورهای مانند ویتنام، ایجاد

مرکز دائمی نمایشگاهی و تجاری گل و گیاه و استفاده اقتصادی از نوار ساحلی تنکابن، عباس‌آباد و رامسر، نمونه‌هایی از ظرفیت‌هایی هستند که می‌توانند اقتصاد مازندران را از وابستگی به گردشگری فصلی فاصله دهند. با این حال، مسئله اصلی در مازندران کمبود «ظرفیت» نیست؛ مشکل، تبدیل ظرفیت به ارزش اقتصادی پایدار است. تا زمانی که راه، انرژی، سرمایه‌گذاری، محیط‌زیست و فرآیندهای اداری هم‌زمان اصلاح نشوند، اعلام فرصت‌های جدید سرمایه‌گذاری بیشتر شبیه فهرستی از وعده‌ها خواهد بود تا نقشه‌ای برای توسعه. مازندران برای عبور از این وضعیت، بیش از افتتاح پروژه‌های مقطعی به یک برنامه منسجم، شفاف و قابل‌سنجش نیاز دارد؛ برنامه‌ای که نتیجه‌آن در زندگی مردم و عملکرد بنگاه‌های اقتصادی دیده شود، نه فقط در آمار جلسات و طرح‌های روی کاغذ.

تجارت جهانی بررسی می‌کند

ضرورت برندسازی بین‌المللی برای بندر آزاد کاسپین



غیرنفتی بیش از پیش برجسته شده است. مدیرعامل منطقه آزاد انزلی بارها بر این نکته تأکید کرده که بندر کاسپین می‌تواند بخشی از فشار را از بندر جنوب بردارد و امنیت زنجیره تأمین کشور را افزایش دهد. اما بدون برندسازی، این پیام به مخاطب بین‌المللی نمی‌رسد. برندسازی موفق باید بر چند ستون اصلی بنا شود. نخست، تمایز ژئواستراتژیک: بندر کاسپین باید به عنوان «دروازه جنوبی دریای خزر و نقطه اتصال اوراسیا به خلیج فارس» معرفی شود، نه صرفاً یک بندر محلی در استان گیلان. دوم، داستان زیرساختی: اتصال ریلی، اسکله‌های چندمنظوره، ظرفیت رو-رو، پایانه‌های غلات و سوخت، و برنامه‌های توسعه اسکله‌های مشترک با کشورهای همسایه، همگی باید در قالب یک روایت منسجم از «بندر نسل سوم

خزر» ارائه شوند. سوم، مزایای قانونی و عملیاتی: معافیت‌های مالیاتی ۲۰ ساله، امکان مالکیت ۱۰۰ درصدی سرمایه‌گذار خارجی، و وحدت مدیریت خدمات، باید به صورت شفاف و مقایسه‌ای با رقبا بیان شوند.

تجربه مناطق آزاد موفق نشان می‌دهد که برندسازی داخلی و خارجی باید هم‌زمان پیش برود. در داخل، فعالان اقتصادی، شرکت‌های کشتیرانی و تولیدکنندگان باید احساس کنند که بندر کاسپین بخشی از هویت رقابتی آن‌هاست. در خارج، حضور منظم در نمایشگاه‌های تخصصی، مذاکرات با خطوط کشتیرانی، و تولید محتوای چندزبانه (روسی، انگلیسی، چینی) ضروری است. منطقه آزاد انزلی در نمایشگاه‌هایی مانند کیش اکسپو حضور یافته و

گزارش کوتاه

پیام؛ ظرفیت بزرگ، گره‌های قدیمی



منطقه ویژه اقتصادی **تجارت جهان** و فرودگاه بین‌المللی پیام در البرز بار دیگر در کانون برنامه‌های توسعه‌ای قرار گرفته است؛ اما توقف افزایش تعرفه‌های خدمات، تأکید بر رفع موانع صادرات و وعده تبدیل پیام به زیست‌بوم اقتصاد دیجیتال نشان می‌دهد این مجموعه هنوز میان «ظرفیت بالقوه» و «عملکرد بالفعل» فاصله قابل‌توجهی دارد. منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه بین‌المللی پیام در سال‌های اخیر بارها به عنوان یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های اقتصادی البرز معرفی شده؛ مجموعه‌ای که قرار است هم‌زمان نقش فرودگاه، مرکز لجستیک،

پایگاه صادراتی و بستری برای توسعه اقتصاد دیجیتال را ایفا کند. با این حال، اخبار هفته‌های اخیر نشان می‌دهد مسیر رسیدن به این اهداف همچنان با چالش‌های مدیریتی و زیرساختی روبه‌رو است.

تازه‌ترین حاشیه پیام به موضوع تعرفه‌ها بازمی‌گردد. در مردادماه، اجرای تعرفه‌های جدید خدمات منطقه ویژه اقتصادی و فرودگاه پیام متوقف شد؛ تصمیمی که با استناد به ضرورت رعایت فرآیندهای قانونی و صیانت از حقوق سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان اتخاذ شد. استاندار البرز نیز از توقف افزایش برخی تعرفه‌ها تا طی شدن مراحل قانونی خبر داده است.

این اتفاق اگرچه در ظاهر یک تصمیم اداری است، اما از منظر سرمایه‌گذاری پیام‌مهم‌تری دارد. منطقه‌ای که قرار است مقصد سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان باشد، باید پیش از هر چیز از ثبات مقررات و شفافیت هزینه‌ها برخوردار باشد. تغییر یا

افزایش تعرفه‌ها بدون اجماع و طی مسیر قانونی می‌تواند هزینه فعالیت بنگاه‌ها را بالا ببرد و جذابیت منطقه را کاهش دهد. از سوی دیگر، مدیرعامل پیام بر ضرورت تشکیل «قرارگاه فرماندهی صادرات» تأکید کرده است؛ رویکردی که نشان می‌دهد ظرفیت صادراتی مجموعه هنوز نیازمند هماهنگی بیشتر میان دستگاه‌های مختلف است. پرسش مهم اینجاست که چرا پس از سال‌ها فعالیت، همچنان نبود هماهنگی نهادی یکی از موانع اصلی توسعه صادرات محسوب می‌شود؟

در حوزه فناوری نیز پیام در حال تعریف نقش تازه‌ای است. وزارت ارتباطات اعلام کرده این مجموعه می‌تواند به سمت شکل‌گیری زیست‌بوم اقتصاد دیجیتال حرکت کند؛ هدفی که البته نیازمند زیرساخت‌هایی فراتر از عنوان و برنامه است. خود مجموعه پیام نیز بر ضرورت تکمیل زیرساخت‌های استراتژیک از

جمله برق ولجستیک تأکید کرده است. مسئله اصلی پیام بنابراین کمبود ظرفیت نیست؛ مشکل، تبدیل ظرفیت به خروجی اقتصادی پایدار است. وجود فرودگاه، منطقه ویژه، دسترسی به بازار بزرگ تهران، امکان توسعه لجستیک و ظرفیت حضور شرکت‌های فناوری، همگی مزیت‌هایی جدی هستند. اما اگر سرمایه‌گذار همچنان با ابهام در تعرفه، فرآیندهای اداری، زیرساخت انرژی و هماهنگی دستگاه‌ها مواجه باشد، مزیت جغرافیایی به‌تنهایی کافی نیست. پیام برای البرز می‌تواند یک موتور توسعه صادرات و فناوری باشد، اما تحقق این نقش نیازمند پایان دادن به تصمیم‌های مقطعی و حرکت به سمت حکمرانی اقتصادی شفاف، ثبات مقررات و پاسخ‌گویی است. در غیر این صورت، «پیام» همچنان بیشتر یک وعده بزرگ توسعه‌ای خواهد بود تا یک موتور واقعی رشد اقتصادی استان.

بسته‌های سرمایه‌گذاری ارائه کرده، اما این اقدامات هنوز به یک کمپین برندسازی بلندمدت تبدیل نشده‌اند.

چالش‌ها نیز جدی هستند. محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها، نوسانات ارزی، و گاهی ناهماهنگی میان نهادهای مختلف، می‌توانند روایت برند را تضعیف کنند. علاوه بر این، رقابت میان بندر کاسپین و بندر قدیمی انزلی، اگر به‌درستی مدیریت نشود، می‌تواند به سردرگمی مخاطب منجر شود. مقامات محلی بارها تأکید کرده‌اند که این دو بندر مکمل یکدیگرند و ظرفیت ترکیبی آن‌ها می‌تواند به ۲۰ میلیون تن برسد.

برندسازی باید این مکمل بودن را برجسته کند، نه رقابت داخلی را

اگر برندسازی به‌درستی انجام شود، پیامدهای آن فراتر از افزایش ترافیک بندری خواهد بود. جذب سرمایه‌گذاری خارجی در صنایع پسرانه‌ای، توسعه گردشگری دریایی و مارینا، افزایش صادرات محصولات کشاورزی و صنعتی گیلان، و تقویت نقش ایران در معادلات ترانزیتی اوراسیا، همگی از نتایج محتمل هستند. در سطح کلان‌تر، یک برند قوی برای بندر کاسپین می‌تواند به تقویت دیپلماسی اقتصادی ایران در حوزه خزر کمک کند و روایت «ایران به‌عنوان حلقه اتصال شمال و جنوب» را ملموس‌تر سازد.

زمان برای این کار محدود است. زیرساخت‌های فیزیکی در حال تکمیل‌اند، اتصال ریلی برقرار شده و حجم عملیات در حال رشد است. اما زیرساخت ذهنی و ادراکی هنوز ساخته نشده است. در دنیای تجارت جهانی، بندرهایی که شناخته نمی‌شوند، حتی اگر بهترین اسکله‌ها را داشته باشند، به حاشیه رانده می‌شوند. بندر آزاد کاسپین امروز در نقطه‌ای ایستاده که می‌تواند یا به یک هاب منطقه‌ای تبدیل شود، یا صرفاً یک پروژه عمرانی بزرگ باقی بماند. انتخاب میان این دو مسیر، بیش از هر چیز به اراده برای برندسازی هوشمندانه و پایدار وابسته است.

برندسازی بین‌المللی برای این بندر، در نهایت یک سرمایه‌گذاری در اعتماد است؛ اعتمادی که تجار، خطوط کشتیرانی و سرمایه‌گذاران باید به یک نام جدید در نقشه تجارت خزر داشته باشند. بدون این اعتماد، ظرفیت‌های فیزیکی هرچقدر هم پیشرفته باشند، کامل محقق نمی‌شوند.

تجارت جهانی گزارش می دهد

منطقه آزاد ماکویک سال با حکم اکسپایر شده مدیرعامل!



تحت تأثیر ملاحظات سیاسی و تغییر دولت ها قرار گرفته و ثبات بلندمدت را قربانی کرده است. شورای عالی مناطق آزاد و دبیرخانه آن مسئولیت نظارت بر عملکرد و تمدید یا تغییر احکام را بر عهده دارند. ادامه فعالیت مدیرعامل بدون تمدید شفاف حکم یا فرآیند جایگزینی منظم، حتی اگر به دلایل اداری باشد، فضای ابهام ایجاد می کند و اعتماد عمومی و سرمایه گذاران را تضعیف می نماید. در اقتصادی که مناطق آزاد باید نماد چابکی و کارایی باشند، ابهام در وضعیت مدیریتی یک منطقه کلیدی پذیرفتنی نیست.

پیامدهای این الگو برای اقتصاد ملی جدی است. منطقه آزاد ماکو در مسیر کریدورهای بین المللی قرار دارد و می تواند سهم قابل توجهی در ترانزیت و تجارت با همسایگان شمالی و غربی ایفا کند. هر سال تأخیر در تثبیت مدیریت و اجرای پروژه های زیرساختی، به معنای از دست رفتن فرصت های رقابتی در برابر بنادر و مناطق آزاد رقیب در ترکیه، قفقاز و آسیای مرکزی است. بی ثباتی معاونان و کندی پیشرفت پروژه ها، هزینه های فرصت را افزایش می دهد و انگیزه بخش خصوصی را کاهش می دهد.

راه حل نیازمند اقدام چندلایه است. نخست، شفاف سازی وضعیت حکم مدیریتی و در صورت نیاز، فرآیند سریع و شایسته سالارانه برای تمدید یا جایگزینی، دوم، توقف چرخه تغییرات مکرر معاونان و ایجاد تیم پایدار با تخصص مرتبط. سوم، انتشار گزارش های عملکردی مستقل و قابل راستی آزمایی درباره پیشرفت پروژه های زیرساختی، وضعیت بدهی ها و جذب سرمایه واقعی. چهارم، بازنگری در معیارهای انتصاب مدیران مناطق آزاد با اولویت تخصص اقتصادی، تجاری و لجستیکی.

منطقه آزاد ماکو ظرفیت تبدیل شدن به یکی از موتورهای رشد اقتصاد شمال غرب و حتی کل کشور را دارد. اما این ظرفیت بدون ثبات مدیریتی، تخصص حرفه ای و پاسخگویی شفاف محقق نمی شود. ادامه وضعیت فعلی نه تنها فرصت ها را می سوزاند، بلکه اعتماد به کل نهاد مناطق آزاد را نیز تضعیف می کند. زمان آن رسیده که نظارت ملی جدی تری بر این منطقه اعمال شود تا به جای روایت های تبلیغاتی، نتایج ملموس و پایدار به مردم و اقتصاد کشور ارائه گردد.

مدیران مناطق آزاد، تناسب تخصص با مأموریت است. مدیریت یک منطقه آزاد پیچیده، نیازمند درک عمیق از تجارت بین الملل، لجستیک، جذب سرمایه، مقررات گمرکی، و اقتصاد مناطق ویژه است. وقتی سوابق تحصیلی و حرفه ای مدیران با این الزامات همخوانی کامل نداشته باشد، خطر تصمیم گیری های غیرتخصصی افزایش می یابد. در مورد فعلی، پرسش هایی درباره پیشینه تخصصی مطرح شده که نیازمند شفافیت بیشتر از سوی مراجع انتصابی است. انتصاب هایی که بیشتر براساس سوابق اجرایی عمومی یا ارتباطات سازمانی صورت می گیرد تا تخصص اقتصادی-تجاری، می تواند به تکرار الگوهای ناکارآمد منجر شود.

ریشه های این وضعیت فراتر از یک فرد است. نظام انتصاب مدیران مناطق آزاد در سال های اخیر گاه

منطقه مطرح شده اند. گزارش هایی از پرداخت های ناشی از دعاوی پیمانکاران و مشکلات مربوط به اموال سازمان در دوره های مختلف وجود داشته است، هرچند جزئیات دقیق مبالغ و ارتباط مستقیم آن ها با مدیریت فعلی نیازمند بررسی شفاف و رسمی است. توقیف موقت اموال یا درگیری های حقوقی با پیمانکاران، حتی اگر بخشی از میراث دوره های پیشین باشد، نشان دهنده ضعف در مدیریت قراردادها، پیش بینی ریسک و انضباط مالی است که هزینه های سنگینی به بیت المال تحمیل می کند. در سازمانی که باید منابع محدود را به زیرساخت های مولد هدایت کند، صرف منابع برای تسویه دعاوی قضایی به جای سرمایه گذاری توسعه ای، نشانه ای از ناکارآمدی ساختاری است.

یکی از نکات قابل تأمل در بحث صلاحیت حرفه ای

منطقه آزاد ماکو، با موقعیت ژئواستراتژیک منحصربه فرد در شمال غرب ایران و همجواری با مرز بازرگان، یکی از بزرگ ترین و بالقوه ترین مناطق آزاد کشور است. این منطقه می توانست به هاب ترانزیتی شرق-غرب، نقطه اتصال ایران به بازارهای ترکیه، اروپا و کشورهای CIS، و موتور محرک لجستیک و صادرات غیرنفتی تبدیل شود. با این حال، بررسی عملکرد مدیریتی آن در سال های اخیر نشان دهنده الگویی از بی ثباتی، کندی در تحقق زیرساخت های کلیدی و پرسش های جدی درباره کیفیت حکمرانی است که توسعه مورد انتظار را به تأخیر انداخته است. حسین گروسی از مهر/آبان ۱۴۰۲ با حکم دبیر وقت شورای عالی مناطق آزاد به عنوان رئیس هیأت مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد ماکو منصوب شد. از آن زمان تا کنون (اواسط مرداد ۱۴۰۵)، او همچنان در این سمت فعالیت می کند و در اخبار رسمی و رسانه ای به عنوان مدیرعامل معرفی می شود. در همین دوره، گزارش های انتقادی از جمله مطلب منتشرشده در عصر ایران در مهر ۱۴۰۴، به تغییرات گسترده در سطوح معاونتی اشاره کرده اند؛ طی کمتر از سه سال، دست کم ۱۳ معاون در حوزه های مختلف (چهار معاون توسعه مدیریت و منابع، چهار معاون اقتصادی و سرمایه گذاری، سه معاون فرهنگی-اجتماعی و گردشگری، و دو معاون عمرانی) جابه جا شده اند. این رقم بالا از تغییرات، حتی اگر به عدد دقیق تری نرسد، نشانه ای روشن از بی ثباتی سازمانی است.

بی ثباتی مدیریتی میانی پیامدهای ملموسی دارد. در مدل های حکمرانی شرکتی و سازمانی، جابه جایی مکرر معاونان به فرسودگی نیروها، قطع تداوم پروژه ها، افزایش هزینه های هماهنگی و ایجاد فضای عدم قطعیت برای سرمایه گذاران منجر می شود. منطقه آزادی که باید با سرعت تصمیم گیری و ثبات مقرراتی سرمایه گذار داخلی و خارجی را جذب کند، وقتی لایه اجرایی آن هر چند ماه یک بار دستخوش تغییر می شود، عملاً سیگنال ناپایداری ارسال می کند. سرمایه گذار خارجی یا حتی پیمانکار داخلی، پیش از تعهد مالی سنگین، به ثبات تیم مدیریتی نگاه می کند. این بی ثباتی یکی از عوامل مؤثر در کندی پیشرفت پروژه های زیرساختی محسوب می شود.

از منظر عملکرد زیرساختی، ادعاهای رسمی سازمان درباره تصویب طرح جامع پس از ۱۲ سال انتظار (در

گزارش کوتاه

آستارا هنوز از ریل جامانده



تجارت جهان آستارا قرار است یکی از مهم ترین گلوگاه های تجارت ایران با قفقاز و حلقه تکمیل کننده کریدور شمال جنوب باشد، اما فاصله میان وعده های بزرگ ترانزیتی و واقعیت زیرساختی این شهرستان همچنان جدی است؛ پروژه راه آهن رشت آستارا هنوز درگیر تأمین مالی و تکمیل زیرساخت است و همین تأخیر، هزینه فرصت قابل توجهی به اقتصاد منطقه تحمیل می کند.

آستارا سال هاست در ادبیات اقتصادی کشور با عنوان «دروازه تجارت با قفقاز» شناخته می شود؛ شهری مرزی که موقعیت جغرافیایی آن می تواند ایران را به بازارهای جمهوری آذربایجان، روسیه و دیگر کشورهای شمالی متصل کند. با این حال، آنچه در عمل دیده می شود، فاصله ای قابل توجه میان ظرفیت این موقعیت و میزان بهره برداری اقتصادی از آن است.

مهم ترین مسئله امروز آستارا همچنان راه آهن رشت آستارا است؛ پروژه ای ۱۶۲ کیلومتری که قرار است حلقه مفقوده بخش ریلی کریدور بین المللی شمال جنوب باشد. بر اساس آخرین گزارش های منتشرشده، برای تملک اراضی و آماده سازی مسیر حدود ۶ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز است و تا کنون تنها حدود ۴۰ درصد این منابع تأمین شده است.

این اعداد نشان می دهد مشکل آستارا دیگر صرفاً «نبود پروژه» نیست؛ مسئله اصلی، سرعت اجرای پروژه و تأمین مالی

پایدار است. در حالی که سال ها درباره نقش راه آهن رشت آستارا در افزایش ترانزیت و تبدیل ایران به مسیر اصلی تجارت شمال جنوب صحبت شده، هنوز بخش مهمی از این ظرفیت روی کاغذ باقی مانده است.

از سوی دیگر، حتی تکمیل خط ریلی نیز به تنهایی تضمین کننده جهش ترانزیتی آستارا نخواهد بود. کارشناسان هشدار داده اند که اگر همزمان شبکه ریلی، مراکز لجستیکی، گمرک و سازوکارهای هماهنگی مرزی ارتقا پیدا نکنند، گلوگاه های فعلی صرفاً از جاده به بخش های دیگر زنجیره حمل و نقل منتقل خواهند شد.

در همین روزهای اخیر نیز موضوع تسهیل تردد کامیون ها و رفع موانع تجارت مرزی ایران و جمهوری آذربایجان بار دیگر در دستور کار قرار گرفته است؛ موضوعی که نشان می دهد مرز آستارا همچنان با چالش های

تجارت جهان در حالی که اینچئون همچنان یکی از موفق ترین مناطق آزاد شرق آسیا در جذب سرمایه و توسعه صنایع پیشرفته به شمار می رود، بررسی تحولات اخیر نشان می دهد فاصله میان وعده های توسعه ای و تحقق عملی پروژه ها همچنان یکی از مهم ترین چالش های این منطقه است.

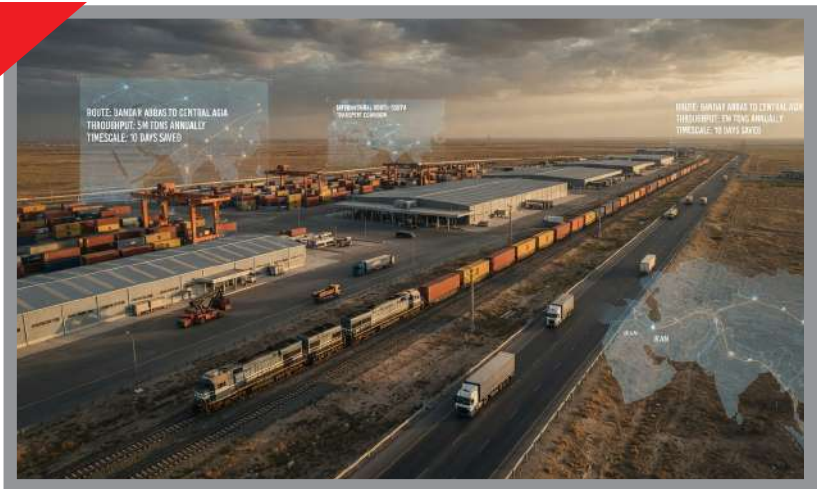
منطقه آزاد اینچئون در ماه های اخیر بار دیگر در کانون سیاست های اقتصادی کره جنوبی قرار گرفته است. مسئولان این منطقه از پیشرفت پروژه های بزرگ در سونگدو، یونگ جونگ و چونگنا، جذب سرمایه گذاری های جدید و توسعه صنایع زیست فناوری و هوش مصنوعی

خبر می دهند. در تازه ترین نشست مدیریت منطقه آزاد نیز روند اجرای پروژه های کلیدی و برنامه های جذب سرمایه خارجی مورد بررسی قرار گرفت و بر سرعت بخشی به اجرای طرح ها تأکید شد.

یکی از مهم ترین برنامه های جدید، آغاز فرآیند توسعه یک مجتمع عظیم زیست فناوری در یونگ جونگ است؛ پروژه ای که قرار است وسعتی بیش از جزیره یوئیدو داشته باشد و اینچئون را به یکی از قطب های اصلی صنایع بیوفناوری آسیا تبدیل کند. با این حال، این زمین طی دو دهه گذشته چندین بار برای پروژه های مختلف معرفی شد اما هیچ یک به مرحله اجرا نرسید و همین سابقه، تردیدهایی درباره تحقق سریع برنامه جدید ایجاد کرده است.

از سوی دیگر، پروژه «K-Bio Lab Hub» نیز پس از سال ها برنامه ریزی به آستانه آغاز عملیات اجرایی رسیده است. مسئولان امیدوارند این مرکز بتواند حلقه اتصال میان استارت آپ ها، دانشگاه ها و شرکت های بزرگ دارویی باشد؛ اما کارشناسان معتقدند موفقیت چنین

طرح هایی تنها با ساخت ساختمان های جدید حاصل نمی شود و نیازمند نظام حمایتی پایدار، سرمایه گذاری خطرپذیر و ارتباط واقعی با بازارهای جهانی است. در حوزه صنعت نیز اینچئون موفق شده میزبانی خوشه نوآوری صنایع دفاعی، هوافضا و هوش مصنوعی را به دست آورد؛ پروژه ای که با سرمایه گذاری قابل توجه دولت کره همراه خواهد بود. این اقدام می تواند فرصت های تازه ای برای اشتغال و صادرات ایجاد کند، اما همزمان رقابت شدید میان استان های مختلف کره برای جذب صنایع راهبردی نشان می دهد حفظ مزیت رقابتی اینچئون در سال های آینده آسان نخواهد بود. رشد صادرات کره جنوبی، به ویژه در حوزه نیمه هادی ها، نیز فرصت بزرگی برای بندر و فرودگاه اینچئون فراهم کرده است. افزایش چشمگیر صادرات تراشه موجب رونق مراکز لجستیکی این منطقه شده و حتی گزارش ها از کاهش موجودی انبارهای صادراتی به دلیل تقاضای بالا کاهیت دارد. با این حال، وابستگی گسترده اقتصاد منطقه به صنعت نیمه هادی،



آن را در برابر نوسانات بازار جهانی و تغییرات ژئوپلیتیکی آسیب پذیر می کند. در کنار این دستاوردها، چالش های اجرایی نیز همچنان پابرجاست. بسیاری از پروژه های بزرگ اینچئون با زمان بندی طولانی، پیچیدگی های اداری و وابستگی به سرمایه گذاران خارجی روبه رو هستند. تجربه پروژه های نیمه تمام گذشته نشان داده که صرف اعلام طرح های بزرگ، تضمینی برای تحقق آنها نیست و سرعت اجرا همچنان مهم ترین شاخص موفقیت خواهد بود. در مجموع، اینچئون همچنان یکی از پیشرفته ترین مناطق آزاد آسیاست و از زیرساخت های بندری، فرودگاهی و فناوری قابل توجهی بهره می برد؛ اما آینده این منطقه بیش از هر چیز به توانایی مدیران در تبدیل وعده های سرمایه گذاری به پروژه های واقعی، کاهش بروکراسی، حفظ رقابت پذیری و تنوع بخشی به اقتصاد وابسته خواهد بود. اگر این الزامات محقق نشود، فاصله میان برنامه های بلندپروازانه و نتایج عملی می تواند به مهم ترین مانع توسعه پایدار اینچئون تبدیل شود.

گزارش کوتاه

اینچئون میان توسعه و تردید

تجارت جهانی گزارش می‌کند

انزلی یک گام تا هاب اوراسیا



تجربه عملی نزدیک‌تر می‌کند.

➔ **انزلی و بازار اوراسیا**

یکی دیگر از مزیت‌های مهم انزلی، نزدیکی به بازارهای شمالی است. مدیرعامل منطقه آزاد انزلی پیش‌تر بازار حدود ۳۰۰ میلیون نفری اوراسیا را یکی از فرصت‌های پیش روی این منطقه عنوان کرده و بندر کاسپین را سکویی برای اتصال ایران به بازارهای شمال، شرق و غرب دانسته است.

البته اهمیت این بازار صرفاً در واردات خلاصه نمی‌شود. اگر زیرساخت‌های بندری، ریلی، انبارداری و خدمات لجستیکی همزمان توسعه پیداکنند، انزلی می‌تواند به نقطه‌ای برای صادرات محصولات ایرانی به روسیه، قزاقستان و دیگر بازارهای منطقه تبدیل شود. این موضوع به‌ویژه برای کالاهای کشاورزی، مواد غذایی، محصولات صنعتی و کالاهای دارای مزیت صادراتی اهمیت دارد.

تجارت جهان بندرانزلی و منطقه آزادانزلی در ماه‌های اخیر نشانه‌های روشنی از حرکت به سمت یک مرکز مهم تجارت و ترانزیت شمال کشور نشان داده‌اند؛ از رشد فعالیت بندر کاسپین و آغاز حمل ریلی سوخت تا برنامه توسعه خطوط ریلی داخلی و افزایش همکاری با فعالان حمل‌ونقل. با این حال، تداوم این روند به تکمیل زیرساخت‌ها و تبدیل مزیت جغرافیایی انزلی به یک مزیت پایدار اقتصادی وابسته است.

بندر انزلی سال‌هاست یکی از شناخته‌شده‌ترین نقاط تجاری شمال ایران است، اما تحولات اخیر در منطقه آزاد انزلی و بندر کاسپین نشان می‌دهد نقش این محدوده در اقتصاد کشور در حال تغییر است. دیگر صحبت فقط از یک بندر شمالی با مقصدی برای واردات و صادرات کالا نیست؛ انزلی در حال نزدیک شدن به جایگاهی است که بتواند بخشی از زنجیره بزرگ تجارت ایران با روسیه، کشورهای آسیای مرکزی و اتحادیه اقتصادی اوراسیا را بر عهده بگیرد.

آخرین آمارهای منتشرشده از عملکرد بندر کاسپین نیز این تغییر را تأیید می‌کند. بر اساس گزارش‌های منتشرشده، در سه ماهه نخست سال ۱۴۰۵، تعداد ۱۰۵ فروند کشتی در این بندر پهلو گرفته‌اند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۵ درصد افزایش داشته است. در همین مدت، تعداد کشتی‌های صادراتی ۴۲ درصد و کشتی‌های وارداتی ۳۰ درصد افزایش یافته است. مجموع تخلیه و بارگیری کالانیز از ۲۸۳ هزار تن عبور کرده و رشد ۲۹ درصدی را ثبت کرده است.

این اعداد در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کنند که تجارت خارجی ایران بیش از هر زمان دیگری به مسیرهای متنوع حمل‌ونقل نیاز دارد. وابستگی سنگین به بنادر جنوبی، طولانی بودن برخی مسیرهای انتقال کالا و ضرورت دسترسی به بازارهای شمالی، ظرفیت بنادر خزر را به یک مزیت راهبردی تبدیل کرده است. در چنین شرایطی، انزلی می‌تواند بخشی از بار تجاری کشور را به سمت شمال منتقل کند و همزمان مسیر دسترسی ایران به بازار روسیه و اوراسیا را کوتاه‌تر و رقابتی‌تر کند.

➔ **ریل، حلقه تکمیل‌کننده بندر**

مهم‌ترین اتفاق برای آینده انزلی اما صرفاً افزایش تعداد کشتی‌هانیست؛ مسئله اصلی، اتصال بندر به شبکه ریلی و ایجاد حمل‌ونقل ترکیبی است. در تیرماه، مقام‌های مسئول از برنامه تقویت زیرساخت‌های ریلی بندر کاسپین خبر دادند و این بندر را یکی از محورهای مهم توسعه حمل‌ونقل ترکیبی کشور دانستند.

مدیرعامل منطقه آزاد انزلی نیز در تازه‌ترین اظهارات خود اعلام کرده است که ایستگاه راه‌آهن کاسپین و بخش پشتیبانی آن جمعیت شده

گزارش کوتاه

قشم در تله پروژه‌های نیمه‌تمام



تصمیمات وابسته است.

در همین حال، خبر رفع تصرف ۴۶ هکتار از اراضی ملی متعلق به منطقه آزاد قشم به ارزش اعلامی ۶ هزار میلیارد تومان، بار دیگر مسئله مدیریت زمین و صیانت از دارایی‌های عمومی در جزیره را برجسته کرده است. چنین پرونده‌هایی نشان می‌دهد توسعه اقتصادی بدون مدیریت دقیق اراضی، شفافیت و نظارت مؤثر می‌تواند خود به مانعی برای سرمایه‌گذاری تبدیل شود.

قشم ظرفیت آن را دارد که در تجارت، گردشگری، شیلات، انرژی و اقتصاد دریامحور نقش پررنگ‌تری ایفا کند، اما تحقق این ظرفیت صرفاً با اعلام پروژه‌های جدید ممکن نیست. زمانی می‌توان از قشم به عنوان یک قطب واقعی اقتصادی نام برد که آب، راه، حمل‌ونقل، سرمایه‌گذاری و مدیریت زمین هم‌زمان و با برنامه‌ای پایدار توسعه پیدا کنند. در غیر این صورت، تکرار وعده‌ها و احیای پروژه‌های متوقف‌شده، همچنان فاصله میان «قشم دارای ظرفیت» و «قشم برخوردار از زیرساخت» را حفظ خواهد کرد.

کیلومتر از مسیر، همراه با تأمین روشنایی و تکمیل بخش‌های فنی، در برنامه قرار گرفته است. نکته قابل تأمل آن است که این قطعه از اوایل دهه ۱۳۹۰ در دست اجرا بوده و طی سال‌های گذشته به دلیل مشکلات تأمین اعتبار متوقف شده است. بازگشت پروژه‌های قدیمی به فهرست اولویت‌های توسعه‌ای، بیش از آنکه نشانه سرعت گرفتن توسعه باشد، ضرورت آسیب‌شناسی تأخیرهای طولانی را یادآوری می‌کند.

در بخش دیگری از اقتصاد قشم، موضوع واردات خودرو نیز مورد توجه قرار گرفته است. سازمان منطقه آزاد قشم از تصویب تصمیماتی برای تسهیل فرآیند ترخیص و شماره‌گذاری خودروها خبر داده است. همچنین آیین‌نامه تردد خودروهای دارای پلاک مناطق آزاد قشم و کیش در سطح استان هرمزگان از تیرماه وارد مرحله اجرایی شده است. این اقدامات می‌تواند بخشی از مزیت‌های مناطق آزاد را برای ساکنان و فعالان اقتصادی تقویت کند، اما نتیجه نهایی آن به ثبات مقررات و سرعت اجرای

تجارت جهان قشم همچنان میان ظرفیت‌های بزرگ اقتصادی و ضعف زیرساختی گرفتار است؛ در تازه‌ترین تحولات، وعده تسریع پروژه‌های راه و آب، تکمیل بزرگراه مرکزی و تسهیل واردات خودرو مطرح شده، اما تداوم پروژه‌های نیمه‌تمام نشان می‌دهد مسئله اصلی جزیره، کمبود برنامه و اجرای پایدار است.

قشم در حالی به عنوان یکی از مهم‌ترین مناطق آزاد و قطب‌های اقتصاد دریامحور کشور معرفی می‌شود که فاصله میان ظرفیت‌های این جزیره و زیرساخت‌های موجود همچنان یکی از چالش‌های جدی آن است. در تازه‌ترین خبرها، مسئولان از توافق برای تسریع طرح‌های زیرساختی در حوزه آب و راه خبر داده‌اند؛ موضوعی که نشان می‌دهد توسعه زیرساختی هنوز یکی از مسائل اصلی قشم است.

یکی از پروژه‌هایی که بار دیگر به جریان افتاده، تکمیل قطعه دوم بزرگراه مرکزی قشم است. برای این پروژه ۱۰ هزار میلیارد ریال اعتبار در نظر گرفته شده و اجرای حدود ۲۰

اردبیل و معمای سرمایه‌های بلا تکلیف



و بازارهای قفقاز است. مطالعات برای توسعه ریلی به سمت پارس‌آباد و جنوب قفقاز نیز آغاز شده است. اردبیل از نظر گردشگری نیز ظرفیت قابل توجهی دارد؛ از سرعین و آب‌های گرم تا طبیعت، میراث تاریخی و ظرفیت گردشگری سلامت. با این حال، افزایش شمار گردشگران به تنهایی شاخص توسعه نیست. زمانی می‌توان از رونق گردشگری سخن گفت که اقامت، حمل‌ونقل، خدمات، صنایع دستی و زنجیره تأمین محلی نیز از این جریان درآمد کسب کنند. بنابراین، چالش امروز اردبیل کمبود شعار توسعه یا حتی کمبود سرمایه‌گذاری نیست؛ چالش، تبدیل پروژه‌های روی کاغذ به فعالیت اقتصادی ماندگار است. اگر سرمایه‌گذاری‌های اعلام‌شده به تولید، صادرات، اشتغال و درآمد پایدار منجر نشود، رشد تعداد پروژه‌ها صرفاً به رشد آمارها محدود خواهد ماند. اردبیل اکنون بیش از افتتاح‌های جدید، به سنجش دقیق نتیجه افتتاح‌های قبلی نیاز دارد.

پروژه واثرواقعی آن بر اقتصاد استان است. سال‌هاست اعداد بزرگ سرمایه‌گذاری در اردبیل منتشر می‌شود، اما بخشی از این طرح‌ها برای رسیدن به مرحله بهره‌برداری، با مشکلات مالی، اداری و زیرساختی مواجه هستند. حتی مدیرکل میراث فرهنگی استان نیز تأکید کرده تسهیل سرمایه‌گذاری بدون همکاری دستگاه‌های زیرساختی و تأمین به‌موقع منابع بانکی امکان‌پذیر نیست.

در این میان، اتصال اردبیل به شبکه ریلی سراسری می‌تواند یکی از مهم‌ترین تغییرات زیرساختی استان باشد. راه‌آهن اردبیل - میانه پس از سال‌ها انتظار به شبکه ریلی متصل شده و ظرفیت جابه‌جایی سالانه حدود ۴.۵ میلیون تن بار و ۱.۵ میلیون مسافر برای آن اعلام شده است. با این حال، پایان یک پروژه ریلی نباید پایان برنامه توسعه تلقی شود. اکنون مسئله مهم‌تر، استفاده اقتصادی از این خط، ایجاد پایانه‌های بار، توسعه لجستیک و اتصال آن به مسیر پارس‌آباد

تجارت جهان اردبیل در تازه‌ترین آمارهای استانی، با ده‌ها طرح گردشگری و اقتصادی و سرمایه‌گذاری‌های کلان، تصویری از یک استان در مسیر جهش ارائه می‌دهد؛ اما پشت این ارقام، همچنان پرسش مهمی درباره سرعت تبدیل سرمایه‌گذاری‌ها به اشتغال، درآمد و تجارت پایدار وجود دارد.

اردبیل این روزها بیش از گذشته با ادبیات «سرمایه‌گذاری» معرفی می‌شود. تازه‌ترین گزارش‌های منتشرشده از استان از اجرای ۵۸ طرح گردشگری و اقتصادی با سرمایه‌گذاری حدود ۸۳ هزار میلیارد ریال خبر می‌دهد؛ آماری که در نگاه نخست می‌تواند نشانه تغییر مسیر اقتصاد استان باشد. هم‌زمان، در حوزه گردشگری نیز اعلام شده حدود ۹۰ پروژه با ارزش نزدیک به ۱۰ همت در دست اجراست و ۱۰ پروژه با سرمایه‌گذاری حدود ۲ همت از ابتدای سال جاری به بهره‌برداری رسیده است. اما مسئله اصلی اردبیل دیگر کمبود «طرح» نیست؛ مشکل، فاصله میان اعلام